Jaro 12 Junio 1960 N-ro 5



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Orteliusstraat 108.III Amsterdam, Nederlando

Moderna kajo-purigilo de la Nederlandaj Fervojoj

EL LA SEKCIOJ

Aŭstrio

El la ĝisnuna fervojista fakgrupo en la kadro de Aŭstria Esperantista Federacio (AEF), la 10-an de aprilo okazis en Linz ĝeneralkunveno, dum kiu estis fondata memstara Aŭstria Federacio Esperantista Fervojista (AFEF) kiel landa organizo de la Internacia Federacio Esperantista Fervojista (IFEF). Kompreneble kunlaboro kun AEF en la intereso de la movado estos daŭrigata. Post la raporto de la ĝisnuna estraro okazis la elekto de la estraro de AFEF. Laŭ la propono de la Linz-aj gekolegoj, ke la sidejo de la nova organizo estu en la ĉefurbo Wien, okazis jena elekto:

Prezidanto: Inĝ. Erich Eichinger, vicprezidanto: Inĝ. Walter Huber; sekr. Inĝ. Wilhelm Hermann; vicsekr. Raimund Spitzer; kasisto Rudolf Zanko; vic-kasisto: Josef Hawla; redaktoro: Inĝ. Erich Eichinger; kontrolantoj: Emmerich Essler kaj Karl Klumair.

La nova prezidanto dankis al la ĝisnunaj estraranoj pro ilia senĉesa laborego en la fondo kaj evoluigo de la fakgrupo kaj gratulis al ili pro la atingitaj sukcesoj ankaŭ en la pasintjara internacia kongreso de IFEF. Fine li promesis daŭrigi la modelan laboron de ili.

Enkonduke la nova estraro aranĝis sub la protekto de la Ĝeneraldirektoro kort. kons. D-ro Maximilian Schantl bonege sukcesintan festvesperon kun varia, arta programo en bele per floroj kaj flagoj ornamita salonego. Ĉeestis proksimume 600 invititaj gastoj.

La Honorprezidanto skizis la progresojn de Esperanto en Aŭstrio kaj speciale en la fervojista medio, el kiuj kelkaj fariĝis modelaj por aliaj landoj. Sekvis kelkaj salutvortoj de s-anoj el Svedujo kaj Meksikujo. Grandan ĝojon faris al la ĉeestantoj la sekvantaj vortoj de la Protektoro:

„Tre estimataj festgegastoj, gesinjoroj — kun ĝojo mi sekvis la afablan inviton, partopreni en la hodiaŭa unua festvespero de la antaŭ nelonge novfondita Aŭstria Federacio Esperantista Fervojista, kaj, estante protektoro de ĉi tiu festaranĝo, mi plezure diras al vi kelkajn principajn vortojn. Unue mi dezirus deklari ke mi ne nur volonte deziras esti protektoro de la hodiaŭa festaranĝo, sed ankaŭ volonte transprenas la protektadon pri la organizo mem, ĉar temas pri movado de idealistoj. La historio de Esperanto estas la historio de movado, fondita de idealisto, farita de idealistoj kaj plenigita de idealismo.

Kiam doktoro Zamenhof en la dua duono de la pasinta jarcento per sia Esperanto kreis la solan artifaritan mondlingvon, kiu iam atingis praktikan signifon — ĉiuj aliaj similaj provoj ĉiam baldaŭ forgesiĝis — li certe ne povis antaŭsenti, kiel granda kaj kiel daŭra la eĥo kaj resono de lia lingva eltrovaĵo estus. Sed la sama grandioza kiel simpla ideo, forigi la senfinajn malfacilaĵojn, kiuj kontraŭas al la lingva interkompreniĝo de la homoj sekve de la lingva disŝireteco de nia mondo, per la kreado de mondhelplingvo, kiu por ĉiu facile estas lernebla kaj kiu por ĉiu nacio estis uzebla sen ia perdo je fiero kaj prestiĝo, estas trovinta grandan rondon de anoj kaj transvivinta du mondmilitojn. Ankaŭ inter la fervojistoj Esperanto jam antaŭ longa tempo trovis simpation kaj fidelajn amikojn. Tio ne estas surpriza, se ni pripensas, ke la fervojistoj apartenas al profesio, kiu laŭ sia speco devas agi kaj pensi tiel internacia kiel apenaŭ iu alia.

Ĉar la reloj de la fervojoj ne haltas ĉe la limoj de la unuopaj landoj. Kaj tiel kiel sur teknika kaj funkciada sferoj jam en la frutempo de la fervojoj sin montris la komencoj al superŝtataj kontraktoj kaj al la politikaj limoj ne supertaksanta kunlaboro, tiel ankaŭ la ideo pri Esperanto ĝoje estis ekkaptata de multaj fervojistgekolegoj kiel sukcesinta provo, esti nova, sukcesplena ilo de kompreniĝo inter diverslingvaj homoj.

La organizaĵo de la aŭstriaj fervojistaj esperantistoj dum la jaroj de la unua respubliko estis modela por la fervojistoj en la tuta mondo. En 1938 poste la nacisocialismo malpermesis la fervojistan esperantomovadon kaj sinjoro Kortega Konsilisto Hugo Steiner, la Honorprezidanto de la federacio eĉ devis suferi kelkajn monatojn de ŝirmaresto.

Post la fino de la milito la laboro ree komencita dank al la iniciato kaj senlaca agado

de s-ro Steiner kaj vico da bonsukcesintaj kongresoj donas ateston pri la vigla agado, kiu la aŭstria esperanto-kolegaro dum la lastaj jaroj faris en intima kontakto kun siaj amikoj en aliaj landoj. Nun antaŭ nelonge, post kiam en Linz fakgrupo de fervojistaj esperantistoj estas fininta tre sukcesplenan konstrulaboron, Aŭstria Federacio Esperantista Fervojista kun la sidejo en Wien estis fondata. El plena koro mi deziras, ke la nuna membronombro de 450 gekolegoj en Aŭstrio en videbla tempo plialtiĝu kelkope. Kion la Aŭstriaj Liglandaj Fervojoj kapablos al tio kontribui je idea helpo, volonte estos farata; la materia helpo kompreneble, laŭ la situacio de nia entrepreno, fakte devos resti en tre modestaj limoj.
Tiel kiel la iama Fervojministerio de la Aŭstria-Hungara-Monarkio en la jaroj 1910 kaj 1911 kiel unua lando en la mondo eldonis du belegajn, ilustritajn gvidilojn en Esperanto, tiel ankaŭ la Federaciaj Fervojoj de la nuntempo jam eldonis prospektojn en Esperanto kaj renkontis multajn laŭdon ĉe la Esperanto-amikoj en enlando kaj en eksterlando.
Sendube Esperanto devos esti estrata kaj parolata, se ĝi devos plenumi sian funkcion kaj la al ĝi donitan taskon, ankoraŭ de pli multaj homoj ol ĝis nun. Varbi por tio AFEF donis al si kiel sian taskon.
La Aŭstriaj Liglandaj Fervojoj salutas la Esperanto-movadon en la vicoj de la dungitoj, ne nur ĉar ĝi certe havas valoron por la praktika servolaboro, sed ankaŭ, ĉar enestas en tiu ĉi lingvo kaj la popolinterliganta ideo, sur kiu baziĝas ĝia estiĝo, alta etika valoro. Sed krome ni salutas la laboron de la esperantistoj ankaŭ kiel genian libertempformigon, kiu montras ekkonon kaj intereson je spiritaj aferoj. Ju pli genie la dungito komprenas formi la personan sferon de sia vivo, des pli bonaj ankaŭ estos liaj profesiaj faroj kaj la tutnivelo de sia persono. Tiel Esperanto, kiu almenaŭ je modesta parto, ebenas la vojojn al kompreniĝo inter la popoloj kaj al daŭra paco, ankaŭ ĉe la fervojistoj kontribuu al la plibeligo de ilia propra vivo."

Belgio

Jam en la raporto pri la BEFA estrarkunveno de la 29-a de januaro 1959 la raportanto parolas pri la ideo-interŝanĝo inter la GEFA-estraranoj pri la kunlaboro de BEFA al la organizado de la 45-a Universala Kongreso de Esperanto. La 3-a de julio ni unuafoje kontaktis nian Fervojan Direkcion kaj sekve al tio ensendis proponon pri la agadprogramo de la fervojo komune kun BEFA. La ĝisnunaj rezultoj estas kontentigaj, sed multe restas ankoraŭ farenda kaj espereble ankaŭ realigebla. BEFA kaptos ĉiujn eblecojn por kiel eble plej bona organizado de nia kunlaborado.

A. Ĝeneralaĵoj

1) La akceptado de la kongresanoj alvenontaj fervoje estos centralizata en la Brusela Centra Stacidomo. Tiu ĉi estas situata tuj apud la kongresejo „Kongrespalacoj". Pro la lokaj fervojaj cirkonstancoj estas la plej bona solvo de la akceptproblemo.

2) BEFA zorgos pri la ornamado de la stacio, finance helpata de la kongreso.

3) Esperantistaj fervojistoj estos je la dispono de la alvenantoj en la stacia informejo.

4) La kongresanoj ĝuos 25 %-an rabaton sur la belga fervojreto. Plua rabato estas demandata por la eksterlandaj pensiitaj fervojistoj.

B. Fervojistartagoj

Iĝis kutimo dum la Universalaj Kongresoj organizi specialan fakan renkontiĝon de IFEF. Ĉi-jare estas BEFA respondeca pri tio.
La programo estas jena:
Merkredo la 3-a de aŭgusto kunveno en la giĉethalo de la Brusela Centra Stacidomo; disdonado de la specialaj dokumentoj; vizito de la staciaj instalaĵoj; forveturo per speciala trajno al Schaerbeek apud Bruselo (senpage por ĉiuj); vizitoj laŭdezire al la formadejo, signalregadejo, riparejo — Pluraj gvidantoj; tagmanĝo en la kantino (20 Fr.); reveturo al la Centra Stacidomo;

publika fakkunveno en la kongresa kineo; vespermanĝo en la „Tarveno" de la Centra Stacidomo; agrabla kunesto kaj dancado.
Ĵaŭdo la 4-a de aŭgusto la kongresanoj povas partopreni al la fervojaj ekskursoj de la kongreso. La fervojistoj ne devos pagi la fervojan parton kondiĉe ke ili mendu siajn biletojn al la findestino de tiuj ekskursoj.
La tuta aranĝo de la 3-a de aŭgusto estos subvenciota de nia fervoja societo pere de la belgia FISAIC. Por pluaj kompletaj kaj plej lastaj informoj mendu nian majan „Belga Fervojisto". Skribu al ESPERANTO, Centraalstation Brussel kaj nepre aldonu du respondkuponojn.

La estraro de BEFA.

SVEDIO

La 4-an de majo festis nia eminenta kolego Hjalmar (Hjalĉo) Ohlsson la 70-jaran datrevenon de sia naskiĝotago. Dum multaj jaroj li estis kaj daŭre estas la „Roko" de la fervojista esperanto-movado en Svedio.
Ĉi tiun jaron li gvidis konversacian esp-kurson por fervojistoj en Stockholm kaj aktive partoprenis en ĉiuj aranĝoj, kiujn faris la sveda sekcio, malgraŭ ke li lasis la estraran laboron en pli junaj manoj kaj nuntempe funkcias kiel honora prezidanto. Hj. Ohlsson certe estas multe konata inter la eksterlandaj kolegoj, ĉar li partoprenis en multaj kongresoj kiel delegito kaj ankaŭ en la 12-a en Helsinki li partoprenos.
Ni, la pli junaj esperantistoj ŝuldas al li multan dankon pro la laborego kiun li sindone dediĉis al nia sveda kaj internacia movado, kaj ni esperas, ke li daŭre restos kiel aktivulo inter niaj vicoj.
Sincerajn kaj korajn gratulojn kara amiko kaj kolego! (ankaŭ de la IFEF-estraro — Red. L.I.F.).

SEMINARIO POR ĈE-METODAJ INSTRUISTOJ

Same kiel en la antaŭaj jaroj, denove okazos seminario por Ĉe-metodaj instruistoj de Esperanto antaŭ la Universala Kongreso nunjare en la belga ĉefurbo Bruselo, dum la tagoj 27—30 de julio.

La Ĉe-metodo.

Pri la Ĉe-metodo, ĝiaj principoj, ĝia aplikado, ĝia efikeco, ĝia disvastiĝo kaj ĝiaj sukcesoj oni jam multon publikigis en la esperanta gazetaro. Fakto estas, ke kurso gvidata de bona instruisto laŭ tiu metodo signifas por la lernantoj serion da gajaj vesperoj, kaj tial neniu forlasas la kurson antaŭ la fino, male, la nombro de la kursanoj kreskas de leciono al leciono, kaj tial la organizantoj de la kurso preferas fari la fotografadon ĉe la fino de la kurso, anstataŭ ĉe la komenco.
La partoprenanto de tia kurso havas la impreson, ke la instruisto kvazaŭ lude donas siajn lecionojn, — sed ni devas akcenti ĉi tie, ke la tasko de la Ĉe-instruisto estas tre peza kaj ke li aŭ ŝi devas posedi multajn kvalitojn, precipe tiuj, kiuj deziras labori en fremda lando.
Unue la instruisto devas esti ankaŭ bona propagandisto, li devas viziti redaktejojn de gazetoj, fari propagandajn paroladojn, havi bonan humoron kaj spritecon kaj... scii parkere la tutan materialon de la kurso, kiun li trovas en la multobligita kursteksto. La ŝajna ludo por la lernantoj estas tre serioza laboro por la instruisto, ĉar ĉiu vorto devas esti pripensita kaj devas esti uzata en la ĝusta sinsekvo. Li ne rajtas uzi vorton kiu ne estis instruata en

la antaŭaj lecionoj, kaj li devas klarigi la novajn vortojn per la jam pli frue instruitaj, ĉar li ne rajtas uzi la nacian lingvon. Tial en la unuaj du lecionoj li devas havi la helpon de tradukisto, kvankam nur en malmultaj fojoj.
La esperantistoj, kiuj volas prepari sin al tiu tasko, devas komenci la instruadon en la propra urbo aŭ lando, por ekzerci sin kaj akiri spertojn. Kiam li estas kun sukceso elprovita, tiam li povas iri al eksterlando. La dua mondmilito estis la kaŭzo, ke nur malmultaj Ĉe-instruistoj povis daŭrigi sian laboron.
Nun, 15 jarojn post la finiĝo de la milito, venis la tempo, kiam en vastaj rondoj oni komencas kompreni la neceson kaj valoron de Esperanto, kaj nun estas la tasko de ni ĉiuj, prepari nin, por ke ni estu pretaj respondi al la bezono je taŭgaj instruistoj.
Ni devas antaŭvidi, ke la ĉiam pli fortiĝantaj esperantistaj organizoj en la tuta mondo bezonas grandan nombron da instruistoj, kaj ni devas antaŭvidi ankaŭ, ke Esperanto-instruistoj ekiros al regionoj kie Esperanto ankoraŭ ne estas konata, por tie fari pioniran laboron.

La Seminario.

La seminario, organizata sub la aŭspicioj de 45-a U.K. kaj gvidota de s-ro Andreo Ĉe mem, okazos dum kvar tagoj. La kotizo por la partopreno en la seminario kaj ricevo de atesto pri la partopreno estas 40 steloj. La aliĝon kaj la kotizon oni sendu al: Internacia Esperanto-Instituto, Riouwstraat 172, Den Haag, Nederlando. La pagon oni povas fari ankaŭ al la poŝtkontoj de la nomita Instituto en diversaj landoj, aŭ al la landaj reprezentantoj de la Universala Ligo.
Oni aliĝu kiel eble plej baldaŭ por povi fari la necesajn preparojn laŭ la nombro de la partoprenontoj. Julia Isbrucker

LA LEGANTOJ PAROLAS

Mi legas en la lasta numero de nia bone redaktata organo ke la diskuto pri la temo VAGONARO — TRAJNO estas konsiderata kiel finita.
Longe mi pensis ke la demando en si mem estas tiom simpla kaj nekomplika, ke ampleksa pridiskuto estus superflua. Sed nun mi tamen sentas emon diri kelkajn vortojn pri la demando, ĉar ŝajnas al mi ke oni jam tro komplikigis ĝin. Laŭ mia opinio estas grava diferenco inter la substantivoj **vagonaro** kaj **trajno.** Plej grave estas scii en kiu kazo oni devas uzi la vorton trajno. Per la kunmetita artikolo mi provas klarigi la cirkonstancojn, kiuj kondiĉas la uzon de la vorto **trajno.** La uzo de la vorto **vagonaro** ne tiom postulas klarigon, kaj tial mi nemulte priskribas ĝin. Nun mi estas pensiulo, sed dum preskaŭ 40 jaroj mi deĵoris ĉe la vagonmanovra fako en Oslo. Tio koncernis kaj pasaĝer- kaj varvagonojn. Tiu cirkonstanco eble faras ke diferencigo inter **vagonaro** kaj **trajno** al mi ŝajnas ne prezenti ian malfacilaĵon.
Por difini kaj koncepti la signifon de la substantivo **trajno** oni povas apogi sin al jena principo:
Pasaĝertrajno estas aro da pasaĝervagonoj, kiuj laŭplane estas aranĝitaj en destinita vico. Do, ĉiu vagono havas sian destinitan lokon en la trajno. Se la trafikmulto postulas tion, trajno ofte estas plilongigita per ekstraj vagonoj. Ĉiu trajno estas veturigata laŭ tiu por ĝi ellaborita veturplano, kiu troviĝas en horaro. En tiu estas indikitaj la destinitaj haltoj, deir- kaj alventempoj por la trajno, krom la destinitaj tagoj en kiu ĝi estas veturigata. Por ĉiuspecaj

ekstraj trajnoj estas ellaborata veturplano, kiu ordinare estas indikata en stencilita cirkulero, liverata al ĉiu koncernulo.
Trajno nomiĝas tiel ankaŭ post alveno al vagonmanovrejo, kie ĝi staras sur sia respektiva trako por reviziado, purigo kaj lavado, krom eventualaj elŝanĝoj de difektitaj vagonoj.
Vartrajno konsistas el diversaj vagongrupoj, kiuj havas sian destinitan lokon en la trajno. Ankaŭ por ĝi validas la deir- kaj alventempoj indikitaj en horaro.
Ĉiujn aliajn vagonojn, kiuj pli aŭ malpli multaj estas lokitaj sur la trakaro de diversaj vagonmanovrejoj, kaj estas disponeblaj al sia destinita aplikado, oni povas, laŭ mia opinio, nomi **vagonaro**, se ĉeestas pli ol unu sola vagono.
Eble kelkaj opinios, ke la demando por tio estas tro simpligita, sed laŭ mia opinio estas tio sufiĉa por diferencigo inter la substantivoj VAGONARO kaj TRAJNO.

Magnus Carlsen

DEZIRAS KORESPONDI

La Fervoja Esperanto-grupo ĉe stacio Duisburg-Wedau, Germanio, serĉas por siaj lernantoj komencantaj korespondadon kun gekolegoj en ĉiuj landoj, precipe en Hispanio.
Bonvolu skribi al la grupestro P. Hermans, Zur Wolfskuhl 43, Duisburg-Wedau, Germanio.

NOVA FERVOJLINIO EN SUDOKCIDENTA SIBERIO

La fervojo Kulundra—Barnaŭl, 343 km longa, kunligas la kulundin-stepon, unu el la riĉaj gren- kaj brutregionoj de suda Siberio, kun Barnaŭl, la centro de la Altaj-teritorio.
La brutaro el tiu ĉi regiono estis pelata siatempe al buĉejoj ĝis 300 km malproksimaj, kio kaŭzis konsiderindan malpliiĝon de la bestpezo kaj do grandajn ekonomiajn perdojn.
Multnombraj lagoj en la kulundin-stepo entenas sufiĉe da mineralsaloj, kiuj estas gravaj por kemia industrio, dum aliaj — dolĉakvaj — estis riĉaj je fiŝoj kaj povas do esti bazo por laŭplane organizataj fiŝindustrioj. Ĉar ilia akvo enhavas ankaŭ salojn konvenajn por kuracado de reŭmatismo kaj de aliaj malsanoj, oni projektas en proksima estonto kunstruadon de modernaj sanatorioj.
La kunstruo de la nova fervojlinio estis pretigita dum netutaj du jaroj, kvankam ĝi postulis konsiderindan laboron. Estis uzite pli ol 5 milionojn da m³ de teraĵoj; estis sternitaj pli ol 400 km da trakoj kaj en la balaston estis ŝutite 800.000 m³ da gruzo.
La konstrulaboroj estis plej parte modernigitaj kaj organizitaj laŭ progresaj konstrumetodoj.
Post du monatoj de intensaj preparlaboroj la konstruado estis komencita ĉie laŭlonge de la tuta linio. La terlaboro — de la gajno kaj amasigado ĝis al la ebenigado de trakbazo — estis mekanizitaj, la trakoj estis sternitaj per sternomaŝinoj. 500 ŝarĝaŭtomobilegoj, 40 skrapilegoj, multnombraj ŝutvagonegoj, arganoj kaj aliaj maŝinoj — ĉiuj ĉi funkciis seninterrompe tagnokte. Post 6 monatoj la fervojkorpo estis preta. Dum la someraj monatoj estis pretigita ankaŭ la mekanike ŝutata balasto. Ĉiu trajno alveturigis laŭplane 1500 m³ da gruzo, kiu sufiĉis por 1,5 km da linio.

(Artikolo en „Dopravni technika" jarkol. III-5, tradukis -eto.)

ESPERANTO — LINGVO DE LA FERVOJOJ

La demando, kiamaniere solvi la lingvan problemon inter la fervojaj kompanioj, evoluiĝis de kiam la linioj trapasis la landlimojn.
Tiu problemo fariĝis pli grava tie, kie unuflanke la internacia trafiko frekventiĝis kaj aliflanke inter la najbaraj landoj estis parolata lingvo malsimila al la propra. Siatempe la franca lingvo estis la reganta inter la naciaj, precipe ĝi estis uzata en la diplomata servo. Konsekvence la fervojaj kompanioj elektis la francan kiel oficialan resp. unuarangan lingvon. Tiurilate nenio ŝanĝiĝis ĝis hodiaŭ, kaj oni povus opinii, ke per tio la lingva problemo estas solvita por eternaj tempoj. Sed fakte la situacio estas alia.
Pos esplori la lingvan situacion inter la fervojoj, estas utile unue distingi inter la diversaj internaciaj kontakteblo]. Ĉiuj fervojoj staras pli malpli forte sub la ŝtata kontrolo aŭ eĉ apartenas al la ŝtato mem.
La registaroj regulas ĝenerale la internacian trafikon per kontraktoj kaj konvencioj. La elektita lingvo konformas al la kutima diplomata, do en Eŭropo al la franca lingvo. Konferencoj de la trafikministroj okazas laŭ la kutima metodo per interpretistoj.
La nove fondita Eŭropa Ekonomia Komunumo uzas plurajn lingvojn, sed supozeble ankaŭ tie la franca lingvo havas la unuan rangon.
La Internacia Unuiĝo de Fervojoj (franclingva mallongigo U.I.C.) kun la sidejo en Parizo, donas direktivojn kun rekomenda aŭ deviga karaktero. Ĝia oficiala lingvo estas la franca. Oni povas diri, ke — el vidpunkto de U.I.C. — ne ekzistas bezono je alia internacia lingvo ol la kutima.
La fervojaj administracioj staras inter si en daŭra kontakto per konferencoj kaj korespondado. Grandaj kunvenoj internaciaj kiel la ĉiujara horara konferenco estas starigataj surbaze de la franca lingvo.
Krome estas uzataj kompreneble laborlingvoj, kiuj laŭ la graveco de la koncernaj administracioj estas la angla, germana kaj itala.
La korespondadon servas plejofte la propra nacia lingvo. Ĉiu administracio atendas la temporaban tradukon flanke de la alia. Oni bezonas interpretistojn, resp. oficistojn sufiĉe lingvospertajn. Tiu metodo, kvankam ĝi ŝajnas esti stranga al ni Esperantistoj, estas taksata memkomprenebla kaj tute ne eksterordinara. Evidente oni supozas, ke la nombro de lingvospertaj oficistoj povas esti limigata kaj ne bezonas pligrandigon.
La pli subaj instancoj estas la limstacioj kun direkta kontakto al najbaraj stacioj. Ili plenumas apartajn taskojn. I.a. ili transdonas la trajnojn, aranĝas la ŝanĝon de la trajnistaro kaj lokomotivoj. Ili regulas la funkcion al kaj el la eksterlanda fervoja reto. Plejmulte deĵoras tie lingvospertaj fervojistoj.
Aliaj servoj malpli havas kontakton kun la eksterlandaj fervojoj mem ol direkte kun la klientoj: la vojaĝantoj kaj ekspedantoj de pakaĵoj kaj fretoj. Tiu servo postulas certan kapablecon esprimi sin fremdlingve. Precipe ĝi validas por la personaro en la trajnoj kaj giĉetoj. Kelkaj administracioj iam pagas premiojn, ekz. al ekzamenitaj konduktoroj akompanantaj internaciajn trajnojn.
Fine estas la fervojistoj mem, kiuj partoprenas la internacian vivon, privatan aŭ kolektivan, pere de socialaj, kulturaj aŭ similaj organizoj.
Lingvaj malfacilaĵoj ripetiĝas samkiel inter la fervojaj instancoj.
La lingvaj malfacilaĵo estas subtaksataj en la plej multaj kazoj. Ne necesas mencii milopan seniluzion en eksterlando, kaŭzitan pro manko aŭ malsufiĉa scipovo en fremda lingvo.
La supra listo de kontakteblo] kredeble ne estas kompleta. Tia ekstrakto nur

demonstru en kiom kaj kiajn terenojn la internacia lingvo Esperanto devos enpenetri. Ĝis nun la fervojistoj havas la rajton uzi Esperanton pro kulturaj kialoj kun pli malpli granda financa aŭ morala subteno flanke de la fervojo. Inter la fervojistoj Esperanto estas ĝenerale taksata kiel privata postlabora okupo kiel ekz. sporto, muziko aŭ arto, ofte ĝi ne posedas ties reputacion. Kio do devos okazi por antaŭenigi Esperanton inter ni fervojistoj kaj la fervojoj? Ĉu entute oni povas paroli pri metodo, pri sinsekvo de unu paŝo post la alia? Certe, jes. Kvankam la situacio diferenciĝas inter la landoj restas ĝenerale komuna vojo irota de ni.

La landaj asocioj estos ŝarĝataj plej forte. Ilia tasko estas prezenti al la fervoja administracio la ideon kaj la utilon de Esperanto. Laborante en la kulturaj organizoj ĝi gajnos iom post iom oficialan karakteron.

Laŭ ilia instigo kaj propono la fervojo devos esti estontece oficiale reprezentata ĉe grandaj Esperanto-kongresoj kiel ĉi-tiujare en Mainz.

Internaciaj okazigoj de sportaj, muzikaj kaj kulturaj aranĝoj ne plu restu sen atentigo pri Esperanto. La varbado okazu laŭcele kaj direktu sin en digna maniero ankaŭ al altranguloj. Oni pripensu antaŭe, ĉu estas preferinde gajni unu simpatianton anstataŭ 10 komencantojn.

La argumentado por kaj kontraŭ la internacia lingvo havas alian aspekton ĉe tielnomataj klerigaj oficistoj ol inter laboristaj fervojistoj.

Ĉiukaze la disvastigo de Esperanto kaj ĝia Interna Ideo precipe dependas de la nombro de aktivaj gekolegoj.

La dua paŝo antaŭen estas interesigi la fervojajn administraciojn pri la reklama utilo de Esperanto. La kompetentuloj absolute ne estas konvinkitaj pri tio. Laŭ iliaj argumentoj ne ekzistas sufiĉe da lingvospertaj Esperantistoj en la mondo, por kiuj valoras la prezkostoj por horlibroj kaj varbprospektoj. Se la landaj asocioj kapablas transpreni la laŭcelan distribuon de varbiloj esperantlingvaj, la sukceso ne forrestos. Imitindan ekzemplon donis i.a. la aŭstraj, danaj, germanaj, svedaj kaj svisaj fervojoj, sed nur sekve de ĉiamaj konkretaj sugestoj. Celo de ĉiaj klopodoj estu, ke la Esperantistoj scias tutmonde pri la poresperanta intereso de la fervojoj kaj uzas ĝin en la korespondado, bileteldonejoj, informejoj, trajnoj kaj ie ajn.

Pli malfacile kontraŭe estas enpenetri la terenon de oficiala lingvo. Kiel jam menciite, la oficiala lingvo inter la fervojoj estas la franca. Kredeble la fervojo de nur unusola lando neniam povas ĝin oficialigi. Kiu do estas kompetenta pri tiel grava demando? Pluraj bonvolaj fervojoj U.I.C., la Ŝtatoj, internacia gremio de politika aŭ ekonomia speco? Tiun demandon neniu povas precize respondi. Sed se la problemo de internacia lingvo evoluiĝos konsekvence, unue devos interesiĝi — laŭ mia opinio — minimum tri fervojaj administracioj celante la provan enkondukon de Esperanto surbaze de la sukcesoj ĝis nun atingitaj.

Tio estas: ĝis tiam devos ekzisti vortaro esperanta-nacilingva? La asocioj devos transpreni oficialajn taskojn en la tradukado, kaj ni esperantistoj devos multobliĝi en kvanto kaj deveno.

Ĝis tiam Esperanto estas taksata ankoraŭ kiel krome lernenda lingvo. Se U.I.C. fakte pritraktos la demandon, pledas kontraŭ niaj celoj amase da argumentoj el teorio kaj praktiko.

Tamen ne ekzistas kaŭzo por malesperi. Unu el la ĉefe pozitivaj argumentoj estas la plivastigo de Esperanto en ĉiuj landoj kaj sur ĉiuj terenoj de nia moderna vivo. La konkuro de la angla lingvo postulas decidon pri la demando kiu el la du lingvoj estas preferinda. La turisma merkato demonstras kun

progresanta plivastigo, ke la bezono pri internacia lingvo en la trafiko ne povas esti saturata per iu konservativa nacia lingvo.
Multaj vojoj kondukas al Romo, konsolas konata proverbo. Se la oficialigo de Esperanto ne evoluiĝos laŭ nia teorio, eble aliaj influoj ebligos ĝian venkon, ĉu flanke de Unesko aŭ internacia ekonomia organo, ĉu sekve de iu malkonata politika vento. Ni ne forgesu, ke la fervojo estas en la popola ekonomio grava elemento, sed ne la sola. Tial la demando, ĉu kaj kiam Esperanto estos oficialigata per la fervojoj, dependos de la ĝenerala disvastigo kaj la nomitaj cirkonstancoj. Ni, la unuopaj esperantistoj ludas gravan rolon. Tial ni agu konscie kaj laŭcele. W. Barnickel

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ

La Ligo de ĉeĥoslovakaj invalidoj eldonadas en sia lando dumonatan esperantistan presaĵon por blinduloj, nomata „Aŭroro".
Ni strebas informi niajn legantojn ne nur pri iliaj ekzistenciaj kaj porinteresaj problemoj, pri vivo kaj agado de diservaj blindulaj asociaj, sed ankaŭ pri novaĵoj en la esperantista movado eĉ en la ceteraj okazintaĵoj en la tuta mondo. Regula rubriko estas dediĉita al la klopodo porpaca. En la rubriko pri kulturo aperadas esperantistaj provoj al la kreado de elstarantaj progresemaj verkistoj kaj poetoj naciaj, precipe okaze de iliaj jubileoj, kun ilia konciza karakterizo.
Kore invitata estas originala kreado de esperantistaj aŭtoroj. „Aŭroro" estas dissendata al blindaj esperantistoj en multaj landoj senpage. Ni klopodas doni al niaj blindaj legantoj vere valoran kaj varian legaĵon. Cele de tio ni tre ŝatus bonvolajn kunlaborantojn el ceteraj landoj. La kunlaboraĵoj ne estu longaj. Dezirinda estas esprimado tieldirite koncentrita. La preso per blindulaj literoj laŭ Braille estas en linioj po 36 literoj kaj bezonas mutle pli da spaco ol kutima „nigra" preso. Sed ne estas necese, por ke niaj kunlaborantoj ĝenas pri tio — ni jam aranĝos iliajn kontribuojn laŭbezone.
Specialan peton ni havas al redakcioj de esperantistaj gazetoj, nun neakireblaj pro nia neebleco pagi abonkotizon eksterlanden. Bonvolu laŭ via ebleco disponigi al ni po unu ekzemplero de via gazeto kun afabla permeso transpreni el ĝi kelkajn eltiraĵojn por nia blindula gazeto. Plue, bonvolu disponigi al ni — supozante konsenton de la aŭtoro — eĉ artikolojn, kiuj ne trovos lokon en via gazeto. Fine, bonvolu atentigi al nia peto pri kunlaboro eĉ esperantistajn aŭtorojn kaj kontribuantojn ĉar ni mem ne estas kapablaj ĉiujn trovi kaj pri lia afabla kunlaboro senpere peti. Tutkore antaŭdankas por via afableco: Josef Ed. Ambroz, Spackova 3, Brno-Zidenice, Ĉeĥoslovakio.

GRAVA ALVOKO

Certe ĉiu esperantisto konas, almenaŭ laŭ famo, la grandan mondfirmon PHILIPS, kiu en siaj diverslandaj fabrikoj (189,000 laboristoj kaj oficistoj) produktas elektrajn lampojn, radio-, televido-, Röntgen-aparatojn kaj centojn da aliaj aparatoj elektraj.
Ĉe la centro de la firmo en la nederlanda urbo Eindhoven la direkcio de la Sekcio por Medicinaj Aparatoj intencas presigi informajn presaĵojn en Esperanto por dissendo al esperantistaj medicinistoj en la tuta mondo. Por tiu celo ĝi deziras ricevi kiel eble plej multajn adresojn de esperantistaj medicinistoj

de ĉiuj fakoj (profesoroj, kuracistoj, studentoj, flegistoj, farmaciistoj, vendistoj de medicinaj aparatoj ktp.

Ĉiuj esperantistoj en la tuta mondo estas petataj kunhelpi por ĉi tiu grava praktika apliko de Esperanto, sendante taŭgajn adresojn al: **Internacia Esperanto-Instituto, Riouwstraat 172, Den Haag Nederlando,** kiu kompilos la adresaron kaj helpos ĉe la dissendo de la presaĵoj.

OKCIDENT-GERMANIO, PERDITA PARADIZO POR LIFTULOJ *)

Ni legis kaj tradukis por vi el la nederlanda ĵurnalo „De Telegraaf:

„Kiu per aŭto veturas tra la landoj de Okcident-Eŭropo, certe samopinias kun tiuj, kiuj nomas la Okcident-Germanian Ligo-Respublikon „La paradizo de la liftuloj". Nenie la kvanto da liftuloj estas tiom granda, kiom en Okcident-Germanio. Precipe dum la somermonatoj, la liftuloj staras amase ĉe la alirejoj de la grandaj „Autobahnen".

Tutaj familioj staras tie, kaj faras la konatan dikfingro-signon. Fraŭlinoj en streĉaj trikvestoj, studentoj kiu havas ĉe la piedo tabuleton, sur kiu estas pentrita la nomo de la urbo al kiu ili derizas vojaĝi. Ofte ili kunportas ampleksajn dorsosakojn aŭ grandajn kofrojn.

En la unuaj postmilitaj jaroj, kiam la trafiko en la bombardita Germanio ankoraŭ estis en malordo, la liftado estis kvazaŭ nerimarkite tolerata. Oni opiniis, ke kun la renormigo de la trafiko, la liftado malpliiĝos. Nenio tamen montriĝis malpli vera. La liftado ne nur restis konstanta, ĝi eĉ ampleksiĝis en la daŭro de la jaroj.

Ĝi estas en la grandaj urboj eĉ organizita (kiel ĉio en Germanio): tie ekzistas t.n. „Kunveturcentrejoj", kiuj publike anoncas en la gazetoj, ke oni kontraŭ 3 pfennig por km povas prizorgi lifton al ĉiu ajn dezirata loko. Ĉi tiuj centrejoj havas eĉ definitivajn veturvojojn, kaj konstantan klientaron: aŭtomobilistoj (ofte vojaĝkomizoj, kiuj kompreneble ne transdonas la kromenspezojn al sia mastro), same kiel liftuloj (kiuj kredigas sian mastron, ke ili veturas trajne, sed efektive profitas la malpli kostan kunveturtarifon).

Klopodoj flanke de la publikaj transportentreprenoj, kiel la fervojoj, por leĝe malpermesi tiujn kunveturcentrejoj, malsukcesis.

Nun, post kiam la polico konstatis ke multaj trafik-akcidentoj okazis pro subita bremsado de aŭtomobilistoj, kiuj vidas ĉarman fraŭlinon starantan apudvoje, ĝi ordonis severe agadi kontraŭ la liftado.

Ĝis antaŭ nelonge oni nur avertis, sed nun la liftuloj estas transportataj al la plej proksima policejo. Ankaŭ la aŭtomobilistoj, kiuj haltis por enlasi liftulojn, estos punataj.

Plue la Okcident-Germana polico skribe kontaktas kun la gepatroj de neplenaĝaj infanoj. Plejofte la gepatroj tute ne scias ke ilia filo aŭ filino liftadas al sia vojaĝo-celo.

La Okcident-Germana morpolico forte subtenas la agadon de la trafikpolico. Estas nome terura flanksimptomo de la liftado, ke okazas tiom da morkrimoj.

---

*) Angledevena, sed jam internaciigita nomo por homoj, kiuj klopodas senpage kunveturi kun aŭtomobilisto.

DIVERSAJ PROPAGANDILOJ

Kie abundo estas malofta kaj manko pli malofta — Danio, sub tiu titole la Ministerio pri Eksterlandaj Aferoj en Danlando ĵus eldonis 32-paĝan libreton pri Danlando. Ĝi estas senpage havebla nur ĉe la ambasadejoj de la Dana Ministerio en la eksterlando, tial oni sin turnu al la plej proksima dana ambasadejo por ĝin akiri.

La Svedaj Ŝtataj Fervojoj presigis kvarpaĝan ilustritan broŝuron pri la instalo de la granda **Ĉentransportilo** en Hallsberg, pri kiu skribas kolego R. W. sub la titolo **„Transporthistorio".**

Regularo de Societo de internaciaj korespondamikoj kun pli ol ducent fotoj de korespondpetantoj. Interesuloj bonvolu sin turni al: 1432, Kamiŝidami Morijamaŝi, Aiĉiken, Japanujo.

Geonista Bulteno atentigas pri du kulturaj semajnoj (7—21 aŭg. 1960) en Kastelo „Münchenwiler", Svislando. Detalajn informojn havigas al vi: Svisa Esperanto-Instituto, Breitenrainstrasse 12, Bern, Svislando.

Polskie Radio 1944—1959, ilustrita prospekto eldonita en Esperanto okaze de la 15-jara postmilita Pola Radio. Ĝi estas senpage havebla ĉe: Pola Radio, Esperantaj Disaŭdigoj, Varsovio, Pollando.

List kaj Westerland (Sylt), du prospektoj en Esperanto pri tiuj nordmaraj kuraclokoj. Informojn donas senpage la koncernaj **Kurverwaltungen.**

Gvidlibro de la urbo Ravenna, 32 paĝa riĉe ilustrita prospekto, kiun oni povas mendi, sendante simplan poŝtkarton al „Esperanto-Grupo, Piazza Anita n-o 1, Ravenna, Italio.

Dua Oficiala Bulteno de la 45-a Universala Kongreso de Esperanto. Ĝi ampleksas 46 paĝojn da teksto, plus 4 internaj paĝoj sur luksa papero kun bildoj de ĉiuj L.K.K.-anoj kaj de la Kongresejo, plus kvarpaĝa verdkolora kovrilo. La bulteno estas sendata senpage al ĉiuj kongresanoj kaj estas la plej ampleksa el ĉiuj ĝisnunaj kongresoj.

KASISTOJ ATENTU!!!

La IFEF-kasisto transloĝis — Lia adreso nun estas:
E. R. Oosterwijk: Hofmeyrstraat 41 III, Amsterdam O, Nederlando.

FATALAJ MISKOMPRENOJ

Reloj ligas la landojn — kaj naciaj lingvoj malhelpas la komprenadon inter la fervojistoj. Internacia ekspedicio transdonis la vagonon DB 361618 al germana frajtstacio. La akceptanto estis Ĉeĥa maŝinuzino en Hradec-Kralove. Kelkaj tagoj poste ordonis la ekspedisto la vagonon al Strojirny nad Labem ĈSR. La ŝarĝaĵo estis haltigata ĉe la landlimo. Post la korektaĵo la germana fervojisto telefonis kun sia ĉeĥa kolego, ĉar li dubis pri la ĝusteco de la ordono. Lia konjekto estis prava. „Strojirny" ne nomiĝas ĉeĥa stacidomo, sed la vorto por „maŝinuzino".

Sekvis ankoraŭfoje multaj telefonparoladoj inter la limstacio, la dissendstacio kaj la ekspedisto en okcidentparto de la Germana Federacia Respubliko. Fine post kelkaj tagoj la vagono estis direktita al la ĝusta loko Redmerdce nad Labem ĈSR.
„Tempo estas mono" oni diras en Anglujo. Kiom da mono kaj tempo oni povus ŝpari se Esperanto estus internacia komprenilo inter la diversaj fervojistaj asocioj. Willi Grass

TRANSPORTHISTORIO

Ankoraŭ unu paŝo de plibonigo kaj prirapidigo de la laboro per la transŝarĝado en la sveda ŝarĝtrafiko estas prenita en Hallsberg. Tie, dum la pasinta somero la sveda ŝtatfervojo (kiel la unua inter fervojoj en Eŭropo) konstruis ĉenan transportilon en la magazeno por la ŝarĝtrafiko.
La transportilo estas konstruita en la kaja planko kaj tiel, ke ĉeno kuras en la planko kaj per stiftoj kuntiras levvagonojn, kiuj portas pakaĵojn ronden parte de la magazeno. Per simpla manpremo oni deprenas levvagonon de la ĉeno kaj poste tiras ĝin en ŝarĝvagonon. La ĉeno estas startigebla kaj haltigebla ĉe 10 lokoj en la magazeno. Antaŭ ĉio startigo-sireno avertas.
Kelkaj ciferoj: Ĉirkaŭ 5 milionoj da pakaĵoj aŭ 150 mil tunoj estas transŝarĝitaj jare en Hallsberg. La nova transportilo mezuras 550 m kaj povas transporti netan ŝarĝon de 120 tunoj hore.
Bona profito: 6 „forkaj" ŝarĝmaŝinoj kaj multaj oficistoj kaj laboristoj estas liberigitaj por aliaj labor- kaj deĵortaskoj. R.W., Svedio



Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam O, Nederlando.